DRUM BUN!
automobilism · turism · alpinism

PUNCTE DE REPER PENTRU VIITORUL TURISTIC AL DELTEI

Bun cunoscător al deltei în care și-a desfășurat mai bine de un deceniu activitatea profesională, inginerul TEOFIL GEORGIAN din București, ne trimite o simplă suită de sugestii precedate de cîteva principii de bază și anume :

a) amenajările să nu distoneze cu decorul natural ; b) să se respecte liniștea zonelor alese de păsări pentru cuibărit ; c) toate activitățile care au contingență cu turismul să fie avute în vedere (pescuit, documentare artistică și științifică, sport nautic, vînătoare); d) nu mijloace rapide de deplasare, ci mai multe locuri de popas și călăuze bine pregătite ; e) să se utilizeze, cu ameliorări minime — în „timpii morți" — posibilitățile de transport și cazare oferite de ramurile economice ale deltei.

După ce subliniază faptul că delta prezintă felurile atracții în orice perioadă a anului (chiar și iarna sau în timpul viiturilor), ing. T. Georgian enumeră propunerile sale :

I. Posibilități de cazare. Pe lîngă hotelurile din Tulcea, Maliuc și Sulina, cabanele Ilgani și Crișan, cabanele M.E.F. de la Uzlina, Crasnicol și Calica este necesar să se mai realizeze :

— amenajarea pentru vară și toamnă (în timpul cît se poate vîna la gîște) a cabanelor de la Cioban-Gîrle, Băclănești, Stipoc, Mila 29 Sulina, Mila 20 Sulina, km. 9, 12, 22 și 29 Litcov ale T.A.V.S. După epoca recoltării stufului, în aceste locuri, se pot amenaja locuri de popas pentru turiști. Cu mici amenajări, punctul Stipoc poate deveni un centru de excursii pe grindul Chilici, pe canalele și ghiolurile din zona de plaur.

În toate aceste locuri, pot fi recrutați cabanieri, bucătari și călăuze din rîndul personalului T.A.V.S.

Locuri de popas se pot realiza și amenajîndu-se o anexă cu cîteva camere pentru turiști : la cherhanalele Pardina, Tatanir, Cardon, Uzlina, km. 22 Litcov, Caraorman, Roșulet, Impuțita, Dranov, Dunavăț, Periteașca, Portița și Perișor.

Se poate amenaja cîte o cameră pentru turiști la cantoanele T.A.V.S. de la Pardina, Roșca și Carasuhat.

Pentru perioada de vară se pot realiza 10—15 puncte de popas pe pontoane dormitor de 40 sau 20 locuri, unde să se prepare și mîncăruri specifice deltei

Este foarte indicat să se organizeze cazarea și la localnici, care ar trebui, cred, ajutați să-și ridice gradul de confort (șezlonguri, aragazuri, aparate de radio etc.).

Se pot face aranjamente cu localnicii din Pătlăgeanca, Sălceni, Pardina, Tatanir, Chilia Veche, Periprava (pe br. Chilia), în comunele Letea, Sfistofca și Caraorman; în satul Cardon; în satele Gorgova, Crișan (cartierul Florii), Mila 23 pe brațul Sulina și Dunărea-Veche, în satele Dunavăț și Murighiol (brat Sf. Gheorghe); satele Sarnasuf, Sarichioi, Enișala, 6 Martie, Vișina, Lunca, Ceamurlia de Jos (Razelm).

La Sulina ar fi de dorit să se extindă hotelul și să se organizeze cazare la localnici. Aci ar trebui să funcționeze un restaurant, care să răspundă și exigențelor turismului internațional.

Orașul Sf. Gheorghe, care posedă o plajă foarte bună, ar trebui dotat cu un hotel. Pentru început, ar fi bine să se organizeze cazare la localnici.

Sînt turiști care preferă să petreacă măcar cîteva zile mai izolați. Pentru ei ar trebui să se asigure cazarea în corturi care se pot monta pe o podină așezată pe două lotci alăturate.

SE POATE MERGE ȘI PE JOS ÎN DELTĂ !

II. Mijloace de transport. Trebuie să ne revizuim concepția că delta nu poate fi vizitată decît pe apă. Ea poate fi parcursă și cu piciorul, eventual și cu bicicleta (aviz cicloturiștilor !) pe diguri. De exemplu : pe grindul Stipoc sau brațul Chilia, de la Pardina la Chilia Veche și înapoi. Putem merge pe jos sau cu bicicleta de la Tulcea la Crișan, ca și pe lîngă canalul Litcov de la km. 0 pînă la km. 18.

Cu piciorul se mai poate merge de la Crișan la brațul Sf. Gheorghe, în zona canalului Perivolofca, iar pe brațul Sf. Gheorghe, de la Perivolofca pînă la Mahmudia. În sfîrșit, se poate ajunge cu piciorul din satul Vulturul (în fața Maljucului) pînă la brațul Sf. Gheorghe. Toamna, cînd apele sînt mai scăzute, se pot organiza excursii și pe grindurile din interiorul deltei : Chilia, Letea, Ivancea, Crasnicol, Chirușca, Țigănuș.

Cu automobilul (autobuzul) se poate ajunge în toate comunele limitrofe brațului Sf. Gheorghe sau complexului Razelm. Se mai poate merge cu mașina de la Tulcea pînă la Pardina (pe brațul Chilia) sau pînă la Partizani (pe brațul Sulina). Iarna se poate merge pentru pescuit la copcă în bălțile Somovei sau Pacheșului, tot cu mașina sau autobuzul.

Pentru excursii cred că este foarte indicat să se organizeze curse de noapte cu pontoane-dormitor, în așa fel ca turiștii să ajungă dimineața odihniți la obiectivele din deltă.

Pe canalele navigabile din interior sînt mai indicate șalupele-remorcher, care au pescaj redus și totodată o mare capacitate de remorcaj. S-ar putea utiliza pentru turism ceamuri de 200 tone amenajate cu platforme, cu prelate, cu șezlonguri și hamacuri, cu bufete avînd gustări specifice deltei și băuturi reci. Aceste vase pot transporta circa 100 pasageri, mai comod decît vasele de pasageri sau remorcherele obișnuite.

Pentru canalele din interior mai puțin adînci se vor putea organiza excursii cu lotci. Vîslași-călăuze, recrutați dintre localnici, i-ar duce pe turiști 7—10 km de la punctul de cazare. Se pot vizita astfel : de la Maliuc : Dunărea Veche, ghiolul Tatanir, ghiolul Băclănești ; de la Cioban-Gîrle : Circiovata, ghiolul Fortuna, Dunărea Veche ; de la Stipoc : ghiolul Țigaiul, canalele Iacubova și Pardina, zona de plaur prin ghiolurile Babina-Matița, pe canalul Lopatna; de la Mila 23-sat: canalul Căzănel prin Trei Ezere, canalele Lopatna și Eracle ; de la Gorgova : ghiolurile Gorgova și Isacova, Uzlina ; de la Caraorman : ghiolurile Puiu și Roșu pînă la Roșulet.

Pentru vizitarea pădurii Letea și a celor două Hasmașuri este necesar să se amenajeze drumuri pe care să se circule cu autocare prevăzute cu șenile de la Letea sau de la Periprava.

Vara, cînd apele sînt scăzute, se pot efectua curse de autobuze dacă se vor amenaja drumurile Sulina — Letea sau Periprava — Letea.

Și alte cîteva amănunte. Administrația locală trebuie să facă balizarea cu geamanduri indicatoare a tuturor traseelor turistice din deltă.

În toate locurile de cazare va trebui să se asigure apă potabilă, fie aducîndu-se din alte părți, fie instalîndu-se filtre rapide ca acelea de pe vasele dormitor ale T.A.V.S.-ului.

Pentru a înlesni turiștilor să admire peisajul sau să observe coloniile de păsări ar fi necesare turnuri de observație (prevăzute cu lunete) la Roșca, Dovnica și Zătoane.

Este necesară o hartă a deltei bine pusă la punct pentru executarea căreia pot aduce personal date foarte utile turiștilor.

Ar fi binevenite centre de închiriat echipament și unelte pentru turiști și pescarii amatori; centre de artizanat care să prelucreze papura, stuful etc.; magazine de desfacere a produselor pescărești; organizarea unei curse de agrement, cu avionul, deasupra deltei.

IUBITORII TURISMULUI CONTINUĂ SĂ AȘTEPTE

Dintr-o scrisoare adresată redacției noastre de un grup de iubitori ai drumeției reproducem fragmentele în care este ridicată, din nou, problema înființării unei asociații a turiștilor.

Cu deosebită satisfacție am citit în ziarul „Sportul" articolele : **„Pledoarie pentru înființarea unei Asociații a turiștilor" și „Turismul în învățămîntul de cultură generală"**, semnate de ing. Al. Borza, care analizează cîteva aspecte de ordin general ale activității turistice din țara noastră și care propune înființarea unei asociații a turiștilor.

Ar fi extrem de utilă o asociație în cadrul căreia turiștii cu experiență să-i îndrume pe novici, să poată participa nemijlocit la dezvoltarea turismului românesc, la administrarea și lărgirea bazei materiale a acestuia (cabane, marcaje, poteci, adăposturi, echipament). Exemplul Asociației generale a vînătorilor și pescarilor sportivi, care dispune de cabanele sale și are o rețea de magazine cu echipament special, este concludent.

Cabanele, care au fost în bună parte construite de diferite asociații turistice ale marilor instituții (B.N.R., C.F.R., P.T.T. etc.) sau prin cotizație directă de către turiști, sînt în prezent administrate de organizațiile comerciale ale Consiliilor populare județene care, ignorînd rolul social educativ al turismului, le-au transformat în unități strict comerciale. În aceste bufete-cabane, vizitatorii — în mare parte tineri care vin pentru prima dată pe munte — găsesc adeseori o atmosferă de circiumă.

De aceea, ținem să arătăm că trebuie să se ia măsuri împotriva acestor tendințe dăunătoare. De asemenea, imperioase necesități economice impun o legătură strînsă între activitatea turistică și ocrotirea cadrului natural (cu resursele sale) unde aceasta se desfășoară.

Ar trebui să se promoveze adevărata drumeție, să fie deprins tineretul cu practicarea acestui sport modern, inițiat în tainele și regulile sale. Prin turism se poate dezvolta simțul de răspundere cetățenească, de respect pentru frumusețile naturii. Să nu uităm desele semnale de alarmă determinate de distrugeri ale naturii, comise fie de către vizitatori, fie chiar de către unele instituții cu lucrări inutile sau insuficient studiate. Marcajele — cele mai multe — sînt într-o stare jalnică, după cum s-a relevat adesea și în presă iar în unele cazuri ele induc în eroare pe turiști.

Adevărații iubitori ai naturii trebuie pregătiți din vreme, de aceea găsim foarte oportună propunerea de **a se introduce turismul în cadrul programei de învățămînt.**

Vă rugăm a continua să acordați în ziarul dv. spațiul ce se cuvine celor mai numeroși sportivi ai țării — turiștii — și să continuați a-i mobiliza pentru susținerea înființării unui Turing Club al României, asociație care poate contribui totodată la creșterea prestigiului internațional al patriei noastre.

Scrisoarea este semnată de mai mulți amatori de turism printre care : ing. C. CIUCEANU, membru al Consiliului pentru ocrotirea naturii al municipiului București, ing. M. MOȚOI, de la uzina „Color" — București; ing. V. VANȚA, custode al Comisiei monumentelor naturii etc.

ANOMALII DE CIRCULAȚIE

Cu o săptămînă în urmă — mai exact, marți 9 iulie — ne întorceam cu automobilul de la Craiova. La ieșirea din Pitești s-a lăsat seara. Am trecut de Golești, apoi de Văleni-Podgoria. Deodată, înaintarea a devenit anevoioasă. Motivul ? Mai mult de jumătate din mașinile care veneau din față aveau farurile nereglate, foloseau luminile incorect sau, pur și simplu, circulau în beznă. Timpul nu ne-a permis să ne oprim pentru a-i inventaria pe contravenienții la legea circulației. Am reținut, totuși, un „etalon" : camionul 06895 B, care ne-a ieșit în cale fără nici un fel de semnalizare luminoasă. La toate aceste anomalii nocturne s-au adăugat automobilele oprite pe marginea șoselei fără a-și marca staționarea, căruțe fără felinare, bicicliști plimbîndu-se impasibili pe unde-i tăia capul.. Ne întrebăm : cum permit organele de circulație — cunoscute pentru intransigența lor în serviciu — asemenea abateri pe o șosea cu intens trafic rutier ? (D. L.).

Astă-seară, la ora 21,30, din Praga și Regensburg,

START ÎN RALIUL DUNĂRII-CASTROL

● Iau parte 57 de echipaje din 11 țări ● Printre competitori — campionul european Sobieslaw Zasada (Polonia), cunoscutul pilot finlandez Paoli Toivonen, precum și austriecii dr. A. Pilhatsch și W. Pöltinger, cîștigători ai raliului în 1965 și, respectiv, 1966 ● Traseul măsoară 3 115 km și traversează teritoriile a cinci țări ● Competiția se încheie vineri noaptea la Poiana Brașov

A V-a ediție a Raliului Dunării începe astă-seară, la ora 21,30, din orașele Praga și Regensburg. După cîteva ore de drum, toate cele 57 de echipaje înscrise în competiție se vor întîlni pe teritoriul Austriei, la Freistadt, de unde vor urma un traseu comun pînă în punctul terminus, Poiana Brașov. Sosirea în frumoasa noastră stațiune de munte va avea loc vineri noaptea, începînd de la ora 23,28.

Pentru ca publicul să poată urmări întrecerea, dăm în continuare traseul de pe teritoriul țării noastre, precum și orele la care trebuie să treacă primul echipaj prin localitățile mai importante. **Joi, 18 iulie :** punctul de frontieră Borș (19,40), Arad (21,28), Deva (23,37) **Vineri, 19 iulie :** Sebeș (1,21), Sibiu (2,01), Mediaș (2,39), Tg. Mureș (3,29), Toplița (4,49), Bicaz (6,27), Gheorghieni (8,12), Praid (8,54), Miercurea Ciuc (9,54), Comănești (11,07), Brașov (13,07), Cheia (15,52), Văleni de Munte (16,25), București — Piața Scînteii (17,35), Pucioasa (19,48), Sinaia (20,28), Văleni de Munte (21,43), Săcele (22,53), Poiana Brașov (23,28).

În România sînt programate nouă probe speciale, care vor avea loc vineri la următoarele ore și în următoarele puncte de pe traseu (în paranteză lungimea probei): 4,50 Toplița (17 km), 8,20 Gheorghieni — Praid (31 km), 10 Comănești (9 km), 14,30 Rișnov — Piriul Rece (14 km), 16,40 Cheia (24 km), 17 București (6 km), 20 Pucioasa (12 km), 22,20 Văleni de Munte (32 km), 23 Brașov — Poiana (13 km). Întrecerea de viteză la cursă, împreună cu compatriotul său Postawka, pe o mașină Porsche 911-T din categoria Grand Tourisme. Alt pilot de mare clasă este finlandezul **Paoli Toivonen** (coechipier Tinkkanen), specializat în traseele grele, cu drumuri de calitate inferioară. Acum zece zile, luînd cunoștință de cele mai dificile porțiuni de traseu din România, automobilistul finlandez a spus : **„Este exact ceea ce-mi convine".** Toivonen a cîștigat Raliul Monte Carlo în 1966, iar anul acesta s-a clasat în aceeași competiție pe locul al doilea. El conduce pînă la ora actuală în clasamentul campionatului european la categoria G.T. Pe mașina sa, tot un Porsche 911-T, este înscris numărul de concurs 5. Acestor doi reputați piloți li se adaugă austriecii dr. A. Pilhatsch (mașină B.M.W. 2002) și W. Pöltinger (Volvo 142 — S), care s-au clasat pe primul loc în Raliul Dunării în 1965 și, respectiv, 1966.

Anul trecut, raliul s-a încheiat cu o probă de viteză pe circuit, care a avut loc la Mamaia

Automobil Clubul Român este reprezentat în actuala ediție de patru echipaje, care concurează pe mașini Renault 8 Gordini de 1255 cmc. Componența acestor echipaje este următoarea : **A. Puiu — M. Heitz** (nr. de concurs 36), **Fl. Popescu — M. Steresc u** (39), **M. Vicaș — E. Ionescu Cristea** (42), **M. Dumitrescu — P. Vezeanu** (47). Cinci din concurenții români sînt debutanți în astfel de concursuri de amploare, iar trei dintre ei au făcut cunoștință cu Raliul Dunării la ediția din anul trecut. Mașinile pe care concurenții noștri le pilotează (în afară de una singură) au fost procurate de curînd de la uzina constructoare.

D. LAZAR

(X) PILOȚI ȘI PESCARI

(Urmare din pag. 1)

burtă, cu spinările roase de valuri și vînturi. Bivolii, amintind stînca Aiu Dag din Crimeia, adică „Stînca Ursului".

Și iată Grebenul, pe care îl sari cu pe un obstacol de curse — și iată rîul Tachtalia — și Dunărea se îngustează pînă aproape la 150 metri.

Între pereții de stîncă ce sugrumă fluviul, deasupra rîpurilor dințate, piloții culeg și povestesc legendele Dunării. Sînt legendele vapoarelor scufundate, ale căror tragedii capătă, uneori, prin repovestire, proporțiile naufragiului Titanicului. Și legende din vremea turcilor, despre fecioare ascunse în peșteri semiacvatice, și legende despre călugări și despre îndrăgostiți.

Crucea de pe stînca Mraconia amintește de doi îndrăgostiți care s-au aruncat din înaltul ei pentru că erau împiedicați să se căsătorească. O căprioară cu doi pui rătăcită la km 966 a dispărut cu puțin timp înainte ca legenda să se închege în jurul ei, transformînd-o în victima unei dragoste neîmpărtășite, dar loții și-o amintesc și o evocă adeseori.

Pentru că le rămîn, între două curse, lungi după-amieze în care gătindu-și mîncarea comentează pînă la istovire cataractele și știrile de senzație apărute în presă.

Prima întrebare pe care ne-a pus-o Memet Nimet, ballonweterul de la Drencova, se referea la doctorul Blaiberg. Memet Nimet părea sincer îngrijorat. Se vedea că manipulînd ceasul cu 5 repere și baloanele semafoarelor, gîndurile lui zboară departe. Apoi ni s-au pus întrebări despre sir Francis Chichester și despre ceilalți călători solitari.

Lumea pulsa fascinantă în jurul loților, foarte aproape și totuși plină de mistere.

Între timp se strînseseră și ceilalți piloți, nu numai români, ci și iugoslavi. O veche convenție, reînnoită, conferă un caracter binațional instituției loților. Românii și sîrbii lucrează împreună, pe un mal și pe celălalt, după cum le vine rîndul și foarte mulți dintre piloții iugoslavi știu românește la fel de bine ca locuitorii malului stîng al cataractelor.

Spre seară, după un scurt conciliabul, am fost sfătuiți să nu străbatem Cazanele, Iuții, Porțile de Fier, fără pilot, nu numai datorită pericolelor posibile, ci și pentru a afla „pe viu" istoriile locului.

Astfel am făcut cunoștință cu Constantin Bildea, un om trecut de 40 de ani, voinic și reținut, care a doua zi, în zori, a luat loc în fața timonierului nostru, așezîndu-se pe o saltea de cauciuc dezumflată.

Și am pornit să străbatem împreună Dunărea cataractelor.

PATRU ÎNTR-O LOTCĂ

De la munte...
GHETE PENTRU TURISM DE VARĂ, realizate din piele velurată, talpă cauciuc monolit (translucid) antiderapantă, uşoară, comodă, flexibilă
...la mare
SANDALE DE VARĂ — un nou gen de pantof-sanda, cu fete netede din box căptușit cu mesină, rezistență superioară, talpă duroflex